



ТРЕТЬЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО АВИАЦИИ И АЛЬТЕРНАТИВНЫМ ВИДАМ ТОПЛИВА (CAAF/3)

Дубай, Объединенные Арабские Эмираты, 20–24 ноября 2023 года

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ ПУНКТ 5 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено Секретариатом)

Пункт 5 повестки дня. Обзор концептуального видения ИКАО в области SAF на период до 2050 года, включая LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации, в целях определения глобальной рамочной программы

1. Конференция рассмотрела один рабочий документ, представленный Секретариатом, а также 15 рабочих документов, представленных государствами и международными организациями. Ниже приводится краткое содержание этих документов.
2. В документе CAAF/3-WP/9 Revision No. 1, представленном Секретариатом, на рассмотрение Конференции был представлен проект документа о возможных результатах CAAF/3 по определению глобальной рамочной программы в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации. В нем отражен прогресс, достигнутый Комитетом Совета ИКАО по климату и окружающей среде (СЕС) и его небольшой группой путем обновления данного проекта документа о возможных результатах CAAF/3 после консультационного мероприятия по подготовке к CAAF/3, состоявшегося в сентябре 2023 года, при этом отмечается, что в некоторых областях между членами СЕС и членами его небольшой группы по-прежнему существуют расхождения во мнениях, в частности по двум основным направлениям: 1) концептуальное видение в отношении более чистых источников энергии для авиации в рамках структурного элемента № 1; и 2) финансирование более чистых источников энергии для авиации в рамках структурного элемента № 4. Председатель СЕС сделал дополнительную презентацию, чтобы представить добавочный материал к рабочему документу.
3. В документе CAAF/3-WP/37, представленном Бразилией, были изложены важные элементы для переговоров по возможной глобальной рамочной программе в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии, к которым относятся количественные показатели в рамках концептуального видения, средства реализации, финансирование и мониторинг. В нем также были представлены мнения по следующим аспектам разработки глобальной рамочной программы: содействие устойчивому росту авиационного сектора; учет различных возможностей и исходных условий стран; содействие децентрализации производства SAF; предоставление средств реализации, в частности финансирования; мониторинг предоставления и мобилизации ресурсов и оказываемого воздействия; недопущение создания неблагоприятной рыночной конъюнктуры.

4. В документе CAAF/3-WP/38, представленном Катаром, было предложено принять методологический процесс, аналогичный тому, который был принят в отношении LTAG для мониторинга и оценки реализации и прогресса в основных областях (технологии, топливо и эксплуатация) в целях отслеживания и оценки сроков, готовности, достижимости и желательности реализации четырех структурных элементов глобальной рамочной программы: *1) политика и планирование, 2) нормативная база, 3) поддержка внедрения и 4) финансирование.*

5. В документе CAAF/3-WP/16, представленном АКГА от имени ее 54 государств-членов, были изложены мнения относительно обновления концептуального видения ИКАО в области SAF на период до 2050 года, включая LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации в целях разработки глобальной рамочной программы. Были представлены мнения о том, каким образом следует осуществлять данную концепцию, чтобы не оказывать тем самым неблагоприятного воздействия на развитие воздушного транспорта, особенно в развивающихся государствах, включая использование новых и отслеживаемых количественных параметров финансирования и конкретных действий по упрощению доступа к финансированию разработки и внедрения SAF, а также установление глобального целевого показателя без возложения на государства ответственности или обязательств по достижению каких-либо индивидуальных целевых показателей и учет особых условий и соответствующих возможностей государств. В качестве основных принципов глобальной рамочной программы были отмечены также наращивание потенциала, передача технологий и наличие финансовых ресурсов.

6. В документе CAAF/3-WP/40, представленном МСА, были изложены мнения о принятии амбициозной количественной цели на период до 2030 года, в рамках которой в качестве необходимой отправной точки следует рассматривать снижение углеродоемкости на 5 %. Были представлены также мнения о необходимости разработки механизма учета топлива, принятия четкой нормативной базы, способствующей снижению рискованности сектора SAF для инвестиций и финансового сообщества, признания необходимости надлежащего государственного финансирования и создание механизма пересмотра до 2030 года с возможностью проведения CAAF/4.

7. В документе CAAF/3-WP/33, представленном АТАГ, МСА, КАНСО, ИАТА, МСДА и ИККАИА, были изложены мнения о необходимости подготовки глобальной концепции разработки, внедрения и производства SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, с целью снижения примерно на 80 % показателя интенсивности эмиссии CO₂ топлива, которое будет использоваться в авиации в 2050 году, по сравнению с используемым в настоящее время ископаемым топливом. Были представлены также мнения о том, что любая желательная цель должна устанавливаться на среднемировой основе и не должна относиться к отдельным государствам и регионам, что любая желательная цель должна периодически пересматриваться, а также что реализации этой концепции способствуют такие факторы, как устойчивость, поддержка внедрения и финансирование.

8. Председатель принял к сведению мнения, выраженные в документах CAAF/3-WP/18, CAAF/3-WP/19, CAAF/3-WP/20, CAAF/3-WP/21, CAAF/3-WP/27, CAAF/3-WP/29, CAAF/3-WP/30 Revision No. 1, CAAF/3-WP/35 Revision No. 1, CAAF/3-WP/36 и CAAF/3-WP/39, которые относятся к пункту 5 повестки дня *Обзор концептуального видения ИКАО в области SAF на период до 2050 года, включая LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации, в целях определения глобальной рамочной программы* и были представлены в ходе рассмотрения предыдущих пунктов повестки дня.

9. Председатель также отметил, что на Конференции были представлены следующие информационные документы: CAAF/3-IP/1, CAAF/3-IP/2, CAAF/3-IP/3 и CAAF/3-IP/4, подготовленные Секретариатом.

10. С учетом сохраняющихся расхождений во мнениях в отношении концептуального видения более чистых источников энергии для авиации в рамках структурного элемента 1 "Политика и планирование" и в отношении финансирования в рамках структурного элемента 4 "Финансирование" председатель при поддержке заместителей председателя провел неформальные консультации с делегатами для содействия сближению мнений относительно результатов CAAF/3 и глобальной рамочной программы.

11. По итогам последующего обсуждения по пункту 5 повестки дня Конференция приняла путем аккламации следующую глобальную рамочную программу в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации¹.

Глобальная рамочная программа ИКАО в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации

Принимая во внимание, что на 41-й сессии Ассамблеи в соответствии с пунктом 7 резолюции A41-21 было принято решение о том, что "ИКАО и ее государствам-членам рекомендуется сотрудничать в стремлении к достижению коллективной долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации (LTAG) – чистого нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году в поддержку температурной цели Парижского соглашения, признавая, что особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства (например, уровень развития, зрелость авиационных рынков, устойчивый рост международной авиации, справедливый переход и национальные приоритеты развития воздушного транспорта) будут определять способность каждого государства внести свой вклад в достижение LTAG в пределах своих национальных временных сроков",

Принимая во внимание, что в пункте 8 резолюции A41-21 Ассамблеи далее признается, что "LTAG является коллективной глобальной желательной целью, и она не налагает на отдельные государства конкретных обязательств или обязанностей в виде целей по сокращению эмиссии"; и содержится настоятельный призыв к каждому государству внести свой вклад в достижение этой цели социально, экономически и экологически устойчивым образом и в соответствии с национальными условиями",

Принимая во внимание, что в пункте 17 преамбулы резолюции A41-21 Ассамблеи содержится ссылка на РКИК ООН и Парижское соглашение и признается принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей в свете различных национальных условий,

Принимая во внимание, что в пункте 18 преамбулы резолюции A41-21 Ассамблеи также признаются принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, заложенные в Чикагской конвенции,

Признавая, что достижение LTAG требует комплексного подхода, состоящего из корзины мер, включая технологии, устойчивое топливо, эксплуатационные усовершенствования и рыночные меры. Ожидается, что устойчиво производимое авиационное топливо (SAF), низкоуглеродное авиационное топливо (LCAF) и другие более чистые источники энергии для авиации будут вносить наибольший вклад в сокращение эмиссии CO₂ в авиации к 2050 году, однако, несмотря на растущее число инициатив по разработке и внедрению этих видов топлива, текущий уровень их производства все еще крайне низок и составляет всего 0,2 % от общего объема используемого авиационного топлива,

¹ Ирак, Китай, Российская Федерация и Саудовская Аравия высказали свои оговорки в отношении некоторых аспектов глобальной рамочной программы. Соединенные Штаты Америки выразили мнение, что глобальная рамочная программа не является юридически обязательной по своему характеру.

Соответственно, существует необходимость в неотложных глобальных действиях по ускорению глобального расширения разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации для достижения LTAG и, таким образом, обеспечения постоянного лидерства ИКАО в решении проблемы эмиссии международной авиации,

Напоминая, что в пункте 28 f) резолюции A41-21 Ассамблеи предлагается "создать CAAF/3 в 2023 году в целях обзора концептуального видения ИКАО в области SAF на период до 2050 года, включая LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации, чтобы определить глобальные рамки в соответствии с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) с учетом национальных условий и возможностей",

Признавая, что государства могут экономическим, социальным и экологическим образом вносить значительный вклад в рамках цепочки создания стоимости посредством разработки, производства и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации и извлекать из этого пользу, в том числе посредством создания новых экономических направлений и альтернативных источников для обеспечения энергетической безопасности,

Признавая, что SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации должны разрабатываться и использоваться экономически обоснованным, эффективным и социально и экологически приемлемым образом и в соответствии с национальными условиями,

Признавая, что механизмы осуществления, соизмеримые с уровнем амбиций, включая финансирование, будут способствовать достижению LTAG и, кроме того, разработке и внедрению SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации,

Напоминая, что в рамках отраслевого консультативного форума Совета ИКАО, в ходе диалогов Совета ИКАО с энергетическими и финансовыми учреждениями и на мероприятии ИКАО по подведению итогов по сокращению эмиссии CO₂ в авиационном секторе, ИКАО получала просьбы отрасли помочь снизить риск и привлечь инвестиции, обеспечивая более высокую степень нормативной определенности, регулирующей SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации и предоставляя более широкий доступ к финансированию, а также налаживая более тесное сотрудничество и координацию между всеми заинтересованными сторонами,

Признавая, что производство SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в настоящее время сосредоточено в небольшом числе государств. В глобальной рамочной программе предполагается подчеркнуть преимущества для государств и ИКАО, связанные с работой по децентрализации производства такого топлива во всех государствах и регионах, обеспечивая справедливые и равные возможности для участия во всей цепочке создания стоимости – от сырья до производства и использования топлива,

Признавая, что ни один из видов топлива не будет производиться в объеме, необходимом для достижения LTAG. Соответственно, глобальная структура должна быть гибкой и не исключать какой-либо конкретный вид топлива, производственный процесс, сырье или технологию, которые соответствуют согласованным критериям CORSIA,

Признавая, что в авиация является компонентом международных усилий по решению проблемы изменения климата и намерение ускорить глобальное расширение разработки и внедрения SAF, LCAF и других экологически чистых источников энергии для авиации согласуется с последними международными обязательствами по ускорению перехода к чистой, устойчивой, справедливой, доступной и инклюзивной энергетике, и при этом:

- a) признаются потребности, уязвимые места, приоритеты и различные национальные обстоятельства, особенно развивающихся стран;
- b) выражена поддержка созданию прочных условий, способствующих развитию инноваций, передаче технологий на основе и в соответствии с пунктом 18 d) резолюции A41-21 Ассамблеи, а также поддержка обеспечению доступа к низкочастотному финансированию.

Признавая, что ни одна страна не должна выбирать между искоренением нищеты и борьбой за нашу планету. В этой связи усилия по декарбонизации авиации должны осуществляться параллельно с усилиями по обеспечению устойчивого развития сектора, особенно в развивающихся странах,

Отмечая, что роль этой глобальной структуры заключается в содействии глобальному расширению разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, обеспечивая большую ясность, последовательность и предсказуемость для всех заинтересованных сторон, в том числе за пределами авиационного сектора, относительно политики, правил, поддержки внедрения, а также необходимого финансирования и инвестиций с целью обеспечить, чтобы все государства имели равные возможности для внесения своего вклада и получения пользы благодаря ожидаемому сокращению эмиссии в результате использования более чистых источников энергии для авиации,

Также отмечая, что эта глобальная структура основана на четырех структурных элементах: политика и планирование; нормативная база; поддержка внедрения; и финансирование. Эти структурные элементы связаны между собой, и для достижения поставленной цели требуются их совместное продвижение и реализация,

Отмечая далее, что на всем протяжении реализации этой глобальной рамочной программы с первого до последнего этапа данного процесса развивающимся странам и государствам с особыми потребностями оказывается постоянная поддержка. Предполагается, что всеобъемлющие мероприятия в области наращивания потенциала, поддержки внедрения и финансирования будут на устойчивой основе дополнять друг друга для достижения соответствующего результата и планомерного расширения усилий по декарбонизации авиации,

Структурный элемент № 1. Политика и планирование

1. ИКАО и ее государства-члены будут сотрудничать в целях реализации Концепции для осуществления элементов этой глобальной рамочной программы в целях глобального расширения масштабов разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, поскольку ожидается, что такие виды топлива внесут наибольший вклад в сокращение эмиссии CO₂ авиации в рамках "корзины мер" по достижению LTAG. В поддержку достижения LTAG ИКАО и ее государства-члены стремятся реализовать коллективную глобальную желательную Концепцию, предусматривающую сокращение эмиссии CO₂ международной авиации на 5 % к 2030 году посредством использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации (по сравнению с нулевым использованием таких чистых источников энергии). При реализации этой Концепции особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства будут определять его способность вносить свой вклад в реализацию Концепции в рамках его собственных национальных сроков, и Концепция не возлагает на отдельные государства никаких конкретных обязанностей или обязательств в виде целей по сокращению эмиссии.

2. Будет проводиться постоянный мониторинг и периодический пересмотр этой Концепции, как описано в п. 11 ниже, в том числе путем созыва CAAF/4 не позднее 2028 года с целью обновления амбициозных задач на основе развития рынка во всех регионах.

3. Расширение производства SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации во всех регионах будет неотъемлемой частью процесса реализации Концепции и будет основано на средствах реализации, включая финансирование, передачу технологий и наращивание потенциала.
4. Кроме того, Концепция должна:
 - a) обеспечивать возможность увеличения производства и поставок SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации во всех регионах;
 - b) быть гибкой, достижимой и осуществимой;
 - c) подвергаться постоянному мониторингу и периодическому пересмотру (см. п. 11 ниже);
 - d) быть амбициозной, чтобы обеспечить позитивный рыночный сигнал для стимулирования спроса, запуска предложения и привлечения значительных дополнительных инвестиций, принимая во внимание особые обстоятельства и соответствующие возможности государств;
 - e) не оказывать негативного влияния на рост воздушного транспорта, особенно в развивающихся странах;
 - f) способствовать установлению единых правил для всех и не допускать искажения рыночной конъюнктуры;
 - g) подкрепляться соответствующими средствами реализации, включая финансирование, передачу технологий и наращивание потенциала;
 - h) не исключать какой-либо конкретный источник топлива, производственный процесс, сырье или технологию, если они соответствуют критериям устойчивости CORSIA;
 - i) учитывать прогнозы, содержащиеся в докладе по LTAG и последующем анализе CAEP;
 - j) учитывать связанные с топливом национальные цели и дорожные карты государств по снижению эмиссии, а также любые другие обязательства отрасли;
 - k) не приводить к принятию каких-либо обязательных мер для реализации этой Концепции и цели данной рамочной программы;
 - l) способствовать снижению уровня загрязнения воздуха, в максимальной степени повышая здоровье населения и улучшая климатические условия.
5. Государствам рекомендуется проводить политику в поддержку Концепции на социально, экономически и экологически устойчивой основе и в соответствии с их особыми обстоятельствами и соответствующими возможностями.
6. При разработке такой политики государствам предлагается рассмотреть полезность и преимущества неисчерпывающего и не предписывающего перечня потенциальных компонентов политики, содержащегося в "наборе инструментов" в пункте 18 ниже, учитывая, что в инструктивных материалах ИКАО содержится более подробная информация об этих потенциальных компонентах политики и что такие инструктивные материалы не предусматривают одобрения какой-либо конкретной политики.
7. При разработке и осуществлении своей политики государствам предлагается признать:
 - a) необходимость и преимущества сочетания мер политики в рамках последовательного и скоординированного национального плана по расширению производства и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, учитывая, что ни одна отдельная политика, вероятно, не обеспечит наилучших и наиболее эффективных результатов и что соответствующий комплекс политических мер будет отличаться в разных государствах в силу различных национальных условий;
 - b) необходимость учета в политике стоимостных последствий и ценовой доступности и избежания экстерриториальных мер;

- c) необходимость учета в политике последних научно-технических достижений;
- d) важность прозрачности, определенности и стабильности политики для эксплуатантов воздушных судов, производителей сырья, производителей топлива, финансовых учреждений и других соответствующих заинтересованных сторон;
- e) необходимость применения политики в соответствии с Чикагской конвенцией и ее соответствующими документами и любыми соответствующими двусторонними и многосторонними соглашениями, действующими между государствами, с особым учетом основополагающих принципов недискриминации, справедливости и равных возможностей и необходимости недопущения искажения рынка.

8. Государствам рекомендуется совместно работать над обеспечением гармонизации политики между государствами и регионами в качестве долгосрочной цели настолько это возможно и в зависимости от обстоятельств.

9. Концепция заключается в совместных усилиях с различными заинтересованными сторонами, и государства должны поощрять соответствующие заинтересованные стороны (т. е. эксплуатантов воздушных судов, аэропорты, изготовителей воздушных судов и двигателей, производителей топлива, утвержденные ИКАО системы сертификации устойчивости и организации по стандартизации топлива) к планированию, разработке и осуществлению своих собственных действий для содействия реализации Концепции, в зависимости от обстоятельств, включая следующее:

- a) *Эксплуатанты воздушных судов* должны уделять приоритетное внимание проведению переговоров, сотрудничеству и коммерческому приобретению SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации; облегчить соответствующий доступ для пассажиров, грузоотправителей и предприятий, которые хотят добровольно сократить свой связанный с авиаперевозками углеродный след за счет доступа к закупкам SAF, LCAF и других более чистых видов топлива; и осуществлять мероприятия по повышению совместимости своих парков воздушных судов с SAF.
- b) *Аэропорты* должны планировать и осуществлять изменения в инфраструктуре аэропортов, необходимые для обеспечения эффективных поставок и доступа к смесевым видам топлива, и в сотрудничестве с эксплуатантами воздушных судов, изготовителями топлива и другими заинтересованными сторонами изучать инновационные способы распределения затрат на такие изменения инфраструктуры по всей цепочке создания стоимости.
- c) *Изготовители воздушных судов и двигателей, а также изготовители топлива* должны ускорить работу по обеспечению 100-процентной совместимости с SAF новых, находящихся в производстве и существующих воздушных судов, если это считается безопасным и соответствует их объявленным обязательствам, и внедрять инновации с целью обеспечения понимания и максимального использования возможностей, предоставляемых другими более чистыми источниками энергии в долгосрочной перспективе.
- d) *Изготовители топлива* должны содействовать инновациям и инвестициям в SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации и демонстрировать технологическую готовность, масштабируемость и устойчивость этих видов топлива в соответствии с требованиями CORSIA.

- e) *Утвержденные ИКАО системы сертификации устойчивости* должны ускорить сертификацию устойчивости соответствующих требованиям SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в соответствии с требованиями CORSIA.
- f) *Организации по стандартизации топлива*, в частности ASTM, должны работать со всеми заинтересованными сторонами для ускорения аттестации и утверждения дополнительных процессов производства топлива.

10. Государствам рекомендуется включать свою соответствующую политику, действия и дорожные карты по разработке и внедрению SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в свои государственные планы действий и, по возможности:

- a) определить необходимые ресурсы, потенциал и другие факторы (например, помощь в наращивании потенциала и доступ к технологиям);
- b) оказать помощь ИКАО в адаптации к потребностям государств мер по наращиванию потенциала и поддержке осуществления, включая облегчение доступа к финансированию и инвестициям;
- c) определить количественные параметры своих планов, чтобы поддержать работу ИКАО по мониторингу прогресса в достижении LTAG.

11. Осуществление глобальной рамочной программы должно постоянно контролироваться и периодически пересматриваться, в том числе посредством ежегодного подведения итогов в ИКАО и созыва CAAF/4. В этой связи ИКАО при техническом вкладе со стороны CAEP следует определить и разработать методики мониторинга:

- a) прогресса в области сокращения эмиссии благодаря использованию SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации для достижения LTAG, в том числе путем проводимых ИКАО сбора, обобщения и анализа информации о мерах, предпринятых государствами в соответствии с их государственными планами действий и другими соответствующими механизмами отчетности государств;
- b) прогресса на глобальном и региональном уровне в осуществлении мер поддержки, включая финансирование, направленных на достижение сокращения эмиссии благодаря использованию SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации для достижения LTAG, в том числе путем проводимых ИКАО сбора, обобщения и анализа информации о мерах, предпринимаемых государствами, отраслью и другими заинтересованными сторонами;
- c) влияния на устойчивый рост авиационной отрасли, географического распределения производства SAF, влияния на затраты (включая цены на авиабилеты и цены на SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии), а также на поддержание справедливых и равных возможностей для разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, рассчитывая на создание производственных мощностей во всех регионах ИКАО до CAAF/4.

Структурный элемент № 2. Нормативная база

12. В интересах обеспечения прозрачности регулирования, определенности, стабильности и гарантий экологической целостности для производителей сырья, топлива и финансовых институтов в качестве общепринятой основы для определения приемлемости SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для международной авиации должны применяться предусмотренные CORSIA критерии устойчивости, сертификация устойчивости и методология оценки эмиссии в течение жизненного цикла, используемые для "видов топлива, отвечающих условиям CORSIA".

13. ИКАО, государствам и отрасли рекомендуется активизировать усилия по увеличению числа утвержденных ИКАО систем сертификации устойчивости во всех регионах в целях ускорения сертификации устойчивости приемлемых SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в соответствии с требованиями CORSIA, без исключения какого-либо конкретного источника топлива, производственного процесса, сырья или технологии. В этой связи рекомендуется, чтобы при техническом и нейтральном содействии со стороны CAEP ИКАО ускорила разработку и утверждение новых систем сертификации устойчивости для SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, а также ускорила проведение анализа и утверждение показателей в течение жизненного цикла для новых источников топлива и производственных процессов.

14. ИКАО, государствам, отрасли и другим соответствующим заинтересованным сторонам рекомендуется сотрудничать с организациями по стандартизации топлива, такими как ASTM, в целях ускорения сертификации дополнительных процессов производства топлива с целью максимизации числа сертифицированных SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации.

15. Методики учета использования SAF, LCAF и других экологически чистых источников энергии для международной авиации, таких как MRV CORSIA, обеспечивают уверенность в достоверности информации об использовании таких видов топлива и их экологических преимуществах, предоставленной эксплуатантами самолетов; при этом следует отметить, что такие методики учета могут помочь в мониторинге прогресса в достижении LTAG. Методики учета и соответствующие системы отчетности должны отражать следующие параметры, необходимые для повышения прозрачности, точности, последовательности, сопоставимости и полноты данных:

- a) обеспечение глобального учета эмиссии международной гражданской авиации в рамках мониторинга достижения LTAG;
- b) поддержка последовательного применения методики государствами на прозрачной основе;
- c) обеспечение достоверной отчетности об эмиссии, включая использование более чистых источников энергии для международной гражданской авиации;
- d) обеспечение достоверности экологических данных путем недопущения двойного учета, в том числе между внутренней и международной гражданской авиации;
- e) использование проверенной информации об эмиссии, подкрепленной другой информацией для проверки или подтверждения сообщаемых данных об эмиссии;
- f) содействие повышению экономической эффективности за счет использования простых методик и процедур учета и представления отчетности;

- g) недопущение чрезмерной административной нагрузки на государства и эксплуатантов самолетов;
- h) использование, насколько это возможно, существующих методик и процедур в рамках MRV CORSIA.

16. ИКАО при техническом содействии со стороны CAEP следует провести исследование систем учета потребления топлива для международной авиации, используемых в настоящее время на открытом рынке. Это исследование должно включать предварительное изучение так называемой концепции оплаты топлива без его фактического использования с подачей заявки на соответствующее сокращение эмиссии (book and claim) на предмет оценки ее актуальности и применимости с учетом соответствующих событий в других органах ООН, включая рассмотрение статьи 6 Парижского соглашения. Цель данного исследования будет заключаться в улучшении понимания таких систем и концепций учета и определении потенциальных областей для дальнейшего изучения. Эта работа поможет определить роль, если таковая существует, которую ИКАО могла бы сыграть в поддержке этих систем для упрощения доступа к экологическим выгодам SAF, LCAF и других экологически чистых источников энергии для международной авиации и обеспечения охраны окружающей среды в целях содействия развитию глобального производства таких видов топлива без уменьшения соответствующих стимулов, в частности в развивающихся странах.

Структурный элемент № 3. Поддержка внедрения

17. Все государства должны иметь доступ к средствам для участия на всех этапах разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации и всем государствам и регионам рекомендуется работать вместе в духе солидарности, чтобы обеспечить действительно глобальные усилия по внесению вклада и получению выгод от деятельности по сокращению эмиссии благодаря таким более чистым источникам энергии для авиации.

18. Глобальное расширение производства SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации требует надежной и обоснованной программы поддержки наращивания потенциала и осуществления. Государствам, ИКАО, отрасли, научным кругам и другим соответствующим заинтересованным сторонам рекомендуется работать вместе для реализации программы, которая:

- a) признает необходимость расширенной, надежной, целевой и специальной поддержки для учета различных этапов готовности по всей цепочке создания стоимости SAF/LCAF и различных обстоятельств в государствах и регионах;
- b) содействует налаживанию партнерских связей, созданию альянсов и сотрудничеству между государствами и всеми соответствующими заинтересованными сторонами, включая региональное сотрудничество, которое может привести к региональным решениям, обеспечивающим эффективное производство топлива;
- c) включает в себя обмен информацией, передовым опытом и технологическими достижениями между государствами, которым ИКАО должна предоставить платформу для содействия этому обмену и отслеживанию прогресса;

- d) оказывает поддержку государствам в их планировании, разработке и осуществлении национальной и региональной политики, которая может применяться на всех этапах цепочки поставок топлива, включая следующие потенциальные компоненты политики, которые являются частью неисчерпывающего набора инструментов (см. п. 6 выше):
- i. Содействие развитию многосторонних партнерских отношений, альянсов и сотрудничества, в том числе (при необходимости) с эксплуатантами воздушных судов, аэропортами, изготовителями воздушных судов и двигателей, производителями энергии и финансовыми учреждениями.
 - ii. Государственные стимулы, включая кредиты, гранты, налоговые льготы, нормативную поддержку и другие механизмы для:
 - проведения исследований и разработок, в том числе для определения уровня технологической готовности;
 - выбора источника потенциального сырья;
 - развития и ускорения производства сырья;
 - разработки и ускорения производства топлива.
 - iii. Цели и/или задачи для:
 - сокращения эмиссии;
 - использования SAF, LCAF и более чистых источников энергии для авиации;
 - определения уровней смешивания топлива.
 - iv. В тех случаях, когда это целесообразно, определить SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации в качестве приоритетных направлений финансирования усилий по декарбонизации экономики в целом.
 - v. Содействовать увеличению числа утвержденных ИКАО систем сертификации устойчивости для SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации.
 - vi. Продвигать технико-экономические обоснования для создания потенциальных SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации.
 - vii. Способствовать необходимым изменениям в инфраструктуре аэропортов и системах энергоснабжения.
 - viii. Содействовать использованию государственно-частного партнерства для реализации проектов по SAF и LCAF.
- e) предусматривает регулярное обновление подробного инструктивного материала ИКАО по набору инструментов для разработки политики и основных правил, где это применимо, для оценки расходов, инвестиционных потребностей и производственных потенциалов, чтобы помочь государствам в рассматриваемом ими выборе национальной и региональной политики, соответствующей их обстоятельствам, принимая во внимание, что соответствующие инструктивные материалы не предусматривают одобрения какой-либо конкретной политики;
- f) поддерживает постоянную подготовку технико-экономических обоснований, пилотных проектов и планов подтверждения концепций, что может облегчить доступ к инвестициям для их реализации;
- g) предусматривает разработку и проведение обучения для повышения осведомленности и готовности государств, а также для поддержки готовности проектов по SAF и LCAF к привлечению инвестиций, включая обучение финансовым аспектам подготовки проектов, финансового планирования и поощрения инвестиций;

- h) оказывает содействие в разработке соответствующих аспектов планов действий государств и дорожных карт, включая инструктивный материал и инструменты ИКАО, а также партнерские отношения между государствами, учитывая, что планы действий государств могут также включать информацию о конкретных потребностях в помощи для осуществления мер по сокращению эмиссии CO₂, что может облегчить доступ к инвестициям и технологиям.

19. Доступ к технологиям необходим государствам для того, чтобы вносить свой вклад в развитие и внедрение более чистой энергетики и получать от этого выгоду. Соответственно, согласно п. 14 преамбулы выше государства и отрасль должны поощрять и облегчать эффективную передачу технологий в виде комплексных технических навыков, производственных, технологических процессов и оборудования, в частности, развивающимся странам и государствам с особыми потребностями, в соответствии с инициативой *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB) и с учетом глобальных выгод, связанных с увеличением поставок более чистой энергии.

20. Поддержка со стороны ИКАО в области наращивания потенциала и осуществления должна оказываться эффективным, действенным и скоординированным образом в соответствии с подходом "Единая ИКАО", предусматривающим поддержку всех этапов разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, а также на основе успешной реализации программ АСТ-CORSIA и АСТ-SAF. Государствам также рекомендуется разрабатывать конкретные проекты в рамках Программы технического сотрудничества ИКАО.

21. В соответствии с инициативой *"Ни одна страна не остается без внимания"* государствам настоятельно рекомендуется вносить регулярные и существенные взносы в Добровольный фонд охраны окружающей среды ИКАО и другие взносы в натуральном выражении (например, посредством прикомандирования) для содействия осуществлению важной программы ИКАО по наращиванию потенциала и поддержке осуществления, направленной на оказание помощи развивающимся странам и государствам с особыми потребностями, включая, в качестве приоритета, технико-экономические обоснования и адаптацию технологий.

22. Отрасли также настоятельно рекомендуется предоставлять экспертные знания и финансовую поддержку для содействия реализации важной программы укрепления потенциала и поддержки осуществления, включая, в качестве приоритета, технико-экономические обоснования и адаптацию технологий.

23. ИКАО следует регулярно следить за ходом и эффективностью усилий по наращиванию потенциала и поддержке осуществления, включая обеспечение достаточных ресурсов для осуществления своей программы поддержки в рамках более широких механизмов осуществления. В этой связи ИКАО следует рассмотреть возможность разработки необходимых методов мониторинга и представления докладов государствам, включая информацию о том, куда направлены ее усилия по поддержке и какова стоимость этих усилий.

Структурный элемент 4. Финансирование

24. Как было отмечено в пункте 17 резолюции A41-21 Ассамблеи, "средства реализации, соизмеримые с уровнем амбициозности, включая финансирование, будут способствовать достижению LTAG. Это потребует от государств значительных инвестиций в соответствии с их национальными условиями, и ИКАО может использовать различные возможные способы и/или механизмы финансирования для содействия финансированию и инвестиционной поддержке реализации конкретных мер по сокращению эмиссии CO₂ авиации".

25. В соответствии с докладом об осуществимости LTAG в период до 2050 года поставщикам топлива потребуется инвестировать до 3,2 трлн. долл. в производство более чистых источников энергии для авиации, а также потребуются дополнительные инвестиции для реализации других мер по сокращению авиационной эмиссии CO₂, таких как технические и эксплуатационные усовершенствования воздушных судов. Масштабы этой задачи создают как проблемы, так и возможности для ИКАО, государств и других заинтересованных сторон, включая финансовое сообщество.

26. Конкретно в отношении финансирования и инвестиций в пунктах 18 а) и б) резолюции А41-21 Ассамблеи к Совету обращена просьба:

- а) "инициировать конкретные меры или механизмы для упрощения, в частности для развивающихся стран и государств с особыми потребностями, более широкого доступа к возможностям получения частных инвестиций, а также финансирования со стороны финансовых учреждений, таких, как банки развития, для реализации проектов, способствующих декарбонизации международной авиации, а также поощрять выделение новых и дополнительных финансовых средств для этой цели";
- б) "дополнительно рассмотреть вопрос о создании инициативы или механизма финансирования в области климата в рамках ИКАО с учетом возможных финансовых, институциональных и юридических проблем и представить доклад на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО".

27. Эти два пункта резолюции Ассамблеи должны быть срочно параллельно выполнены для того, чтобы проблема расширения масштабов использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации решалась на глобальном уровне устойчивым образом, включая экономические, социальные и экологические аспекты.

28. Для достижения LTAG основной целью ИКАО и ее государств-членов в отношении финансирования должно быть оказание поддержки странам, особенно развивающимся странам и государствам с особыми потребностями, в улучшении доступа к низкочувствительному финансированию и инвестициям, а также в дальнейшем снижении рискованности проектов по разработке и внедрению SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в целях содействия устойчивости и стимулирования инвестиций согласно инициативе "Ни одна страна не остается без внимания".

29. Меры по привлечению крупных инвестиций в SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации от банков развития и с других рынков капитала являются неотъемлемой частью усилий, предпринимаемых ИКАО в соответствии с резолюцией А40-22 Ассамблеи, пункт 8 которой, в частности, требует "продолжать развивать партнерские связи ИКАО с финансовыми учреждениями для того, чтобы обеспечить приоритетный статус или включение вопросов авиации в их повестки дня или программы работы с целью оказания содействия государствам в получении доступа к различным видам финансирования их проектов развития авиации".

30. Некоторые финансовые инструменты (например, смешанное финансирование и государственно-частные партнерства) требуют значительного сотрудничества и взаимодействия между заинтересованными сторонами, включая государства, отрасль и государственные и частные финансовые учреждения, для снижения инвестиционного риска. ИКАО и ее государствам-членам принадлежит определенная роль в налаживании соответствующего сотрудничества между заинтересованными сторонами в области возможных мер по снижению рискованности инвестиций.

31. ИКАО, государствам и отрасли принадлежит ключевая роль в продвижении увеличения инвестиций в проекты SAF, LCAF и другие проекты в области более чистых источников энергии для авиации путем повышения осведомленности и понимания международным финансовым сообществом следующих аспектов:

- a) коллективная приверженность государств и отрасли достижению LTAG;
- b) важность устойчивого роста международного авиационного сектора, включая экономическую и социальную связность и торговые потоки;
- c) преимущества использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации для решения проблемы вклада авиации в изменение климата;
- d) активные действия со стороны ИКАО, государств и отрасли в целях глобального расширения масштабов использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации;
- e) прямые и косвенные экономические и социальные выгоды для государств по всей цепочке создания стоимости благодаря производству SAF и LCAF;
- f) масштабы спроса на SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации;
- g) проблемы, связанные с доступом к недорогостоящему и требуемому финансированию проектов по SAF, LCAF и другим более чистым источникам энергии для авиации;
- h) потенциальные инвестиционные возможности и доходность.

32. В рамках этой информационно-разъяснительной деятельности государствам и ИКАО следует активизировать и углубить свое взаимодействие и диалог с международным финансовым сообществом и другими соответствующими заинтересованными сторонами, включая:

- a) государственные и частные финансовые учреждения, в том числе субнациональные, национальные, региональные и многосторонние банки;
- b) рынки частного капитала, включая инвесторов и страховщиков;
- c) альянсы капитала и банковских структур;
- d) государственные доноры;
- e) ООН и другие международно признанные фонды и инвестиционные механизмы;
- f) производителей энергии.

33. ИКАО в сотрудничестве с государствами должна подготовить ряд тематических исследований об успешных проектах в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, опираясь на примеры из регионов с различными характеристиками и инвестиционными рисками. Такие тематические исследования могут помочь как разработчикам проектов, так и потенциальным инвесторам, предоставляя примеры "проверенных и испытанных" путей инвестирования и обеспечивая уверенность в том, что такие инвестиционные возможности могут быть реализованы.

34. Государства признают и приветствуют создание "Центра финансовых инвестиций ИКАО", который обеспечивает выполнение пункта 18 а) резолюции A41-21 Ассамблеи, и с нетерпением ожидают начала его работы по содействию расширению доступа к государственным и частным инвестиционным возможностям и финансированию со стороны финансовых институтов с приоритетным выделением средств развивающимся странам и государствам с особыми потребностями для реализации проектов по содействию декарбонизации международной авиации, включая расширение разработки и внедрения SAF, LCAF и других экологически чистых источников энергии для авиации, а также привлечения нового и дополнительного финансирования для этой цели.

35. В качестве первого шага ИКАО следует в срочном порядке создать необходимую структуру управления и возможности для осуществления предлагаемой инициативы "Центр финансовых инвестиций ИКАО". Такая работа должна четко определить, каким образом эта инициатива дополняет более широкие усилия по наращиванию потенциала и внедрению в области декарбонизации авиации, включая программу АСТ-SAF.

36. Основные виды деятельности, которые мог бы осуществлять "Центр финансовых инвестиций ИКАО" включают:

- a) разработку платформы для установления связи между проектами по декарбонизации авиации и потенциальными государственными и частными инвесторами, включая функцию "подбора партнеров", что поможет инвесторам отбирать и оценивать проекты;
- b) работу с различными заинтересованными сторонами в целях изучения инновационного механизма финансирования и снижения риска, адаптированного к задачам декарбонизации авиации, стимулирования инвестиций и содействия сотрудничеству между заинтересованными сторонами в целях эффективной мобилизации финансовых ресурсов (например, содействие развитию государственно-частного партнерства);
- c) сотрудничество с финансовыми учреждениями, такими как банки развития, для создания механизмов финансирования проектов;
- d) создание базы данных об источниках финансирования с указанием их условий, которыми могут воспользоваться разработчики проектов;
- e) разработку набора типовых договорных документов (основные условия, удовлетворяющие инвесторов) для SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации.

37. Для полного выполнения задачи расширения разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации одних только частных капиталовложений будет недостаточно. Значительные государственные инвестиции, включая, при необходимости, льготное финансирование, потребуются для поддержки некоторых проектов в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, особенно в развивающихся странах и государствах с особыми потребностями.

38. Государства признают важную роль, которую ИКАО может сыграть в стимулировании более масштабных потоков финансирования, включая, по мере необходимости, новые и дополнительные потоки финансирования, и их прозрачного и эффективного использования. ИКАО и ее государствам-членам необходимо использовать все возможности для изучения путей поддержки достижения этих целей.

39. В этой связи государства подчеркивают важность пункта 18 b) резолюции А41-21 Ассамблеи и соглашаются с тем, что ИКАО следует ускорить свою работу по дальнейшему рассмотрению вопроса о создании инициативы или механизма финансирования в области климата в рамках ИКАО, одновременно решая возможные финансовые, институциональные и правовые проблемы. Принимая во внимание недавнее решение Совета о проведении исследования, касающегося рассмотрения возможности создания финансовой инициативы или механизма финансирования в рамках ИКАО для решения проблемы изменения климата, эта работа должна быть завершена для рассмотрения ее результатов на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО в соответствии с пунктом 18 b) резолюции А41-21.

40. Государства признают, что в своей работе по подготовке доклада в соответствии с пунктом 18 b) резолюции А41-21 Совету ИКАО следует рассмотреть, среди прочего, следующие аспекты:

- a) достижение LTAG справедливым и устойчивым образом;

- b) роль, которую инициатива по финансированию или механизм финансирования в области климата могли бы сыграть в укреплении и дополнении работы "Центра финансовых инвестиций" и других механизмов Организации, таких как программа АСТ-SAF, Программа технического сотрудничества ИКАО и Добровольный фонд охраны окружающей среды ИКАО;
- c) необходимость проведения анализа недостатков для выявления конкретных потребностей с уделением внимания развивающимся государствам и государствам, имеющим особые потребности;
- d) задача по содействию увеличению производства SAF во всем мире и сопутствующие экономические, социальные и экологические преимущества во всех регионах.

41. Во всем мире предпринимаются усилия по мобилизации финансовых ресурсов для решения проблемы изменения климата и обеспечению максимального использования ресурсов, включая при необходимости льготное финансирование, с тем чтобы содействовать переходу к чистой энергетике. Авиация должна внести свой вклад в эти усилия для обеспечения своего собственного перехода и достижения LTAG.

42. ИКАО и ее государствам-членам следует инициировать рабочий процесс для активного выявления и анализа недостатков, а также мониторинга событий, происходящих в ООН и в международном финансовом сообществе, включая, в частности, Зеленый климатический фонд и его предстоящее расширение, а также Альянс владельцев чистых активов с нулевыми выбросами и концептуальное заявление многосторонних банков развития, с целью определения и активного использования возможностей для увеличения ассигнований или выделения государственных и частных капиталовложений на проекты по декарбонизации авиации, в частности на SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации.

— КОНЕЦ —